N° 321. — 7e Année
(*Tous les Jeudis*)

3 Novembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

BRUNI
87 kilomètres 579 mètres

Les RECORDMEN de l'HEURE
(*Voir nos Echos.*)

PRÉVOT
17 kilomètres 930 mètres

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Semelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) —
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station „COMBAT"
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre t restera ou redeviendra svelte. — Le flac 50 dragées est expédié franco par le LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste d TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

LARBAUD-St-YORR

La plus efficace contre les Maladies de Fo de l'Estomac, le Diabète et la Gravell
EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTREF

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

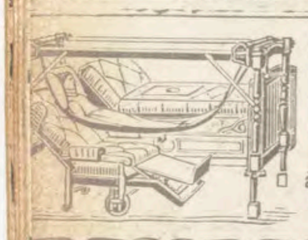
Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS "LE ROYAL"

FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT 25
ENVOI A L'ESSAI 10 JOU
GARANTIE : 10 AN

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTR



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

TUE-GIBIER sans ni-br ni-ful

à 30 mètres à petits plombs ou à b
Pression très forte depuis 12'50
FOUDROYANT : 18'60 et 22'60
TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6'30
(Armes nouvelles déposées). Catal gratuit
RIGAUL, Inv. F', 26, r. du Temple, Pa

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je vais en automobile de Toulon à Alger... Vous n'avez pas de recommandation à me faire ?
— Non.. Tout de même, si vous passez par Malaga, vous me rapporterez du raisin.

— Tu ne cours pas ?
— Non.. j'ai un clou à la joue...
— Qu'est-ce que ça fait ? Il vaut mieux l'avoir sur sa figure que dans ses pneus...

— C'est très commode : je mets des ressorts dans mes semelles, et voyez les petits bonds que je fais ?
— Moi, j'y mets deux sous de marrons, et je saute bien plus haut !

— Vous courez pour vous entraîner ?
— Oui...
— Alors, ça vous est égal d'aller ici ou ailleurs. Pourriez vous me porter ce petit paquet jusqu'à Evreux ?

EMBROCATION ATHLÉTIQUE
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS
Franco Gare 5f

MERCEDES PALACE

C.L. CHARLEY — 70, Avenue des Champs-Élysées — TÉLÉ 549 77

ON TROUVE PARTOUT LA BOUGIE D'ALLUMAGE DE DION-BOUTON

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise
PRIX MODÉRÉS

L'ÉLÉGANCE de la CHAUSSURE

qui dépend d'un bon entretien, est à la portée de tous, même en voyage, par l'emploi de la CRÈME CUIRMOLLINE de nuances : *blanche* pour cuir verni, *noire* pour chevreau glacé, *champagne*, *jaune*, *brune*, *verte* et *rouge* pour cuirs de couleurs. Elle assure la conservation de la chaussure, donne la souplesse ainsi que le parfum du *Cuir de Russie*.
Flacon fr^co domicile contre 1f 25 mandat, cont. remboursement 0.40c
Spécifier la nuance. Ch. KUGLER, 46, rue de Moscou, Paris

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pu reté absolue, guérit e
48 HEURES
les écoulements qui exi geaient autrefois de semaines de traitemen par le copahu, le cubè be, les opiats et le injections.
113, fauh. St-Honoré, Pari

SUSPENSOIR MILLERE
élastique sans sous-cuisses. 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, AVALIE
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARIC
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PAR

GAZ A LA CAMPAGNE

Installations rapides, économiques et à la portée de tous; donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compris.
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine)
Téléphone : 102

Toutes les femmes élégantes lisent *Femina* la revue idéale de la femme et de la jeune fille

MOTO NAPHTA

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

3 Novembre 1904. — N° 321
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

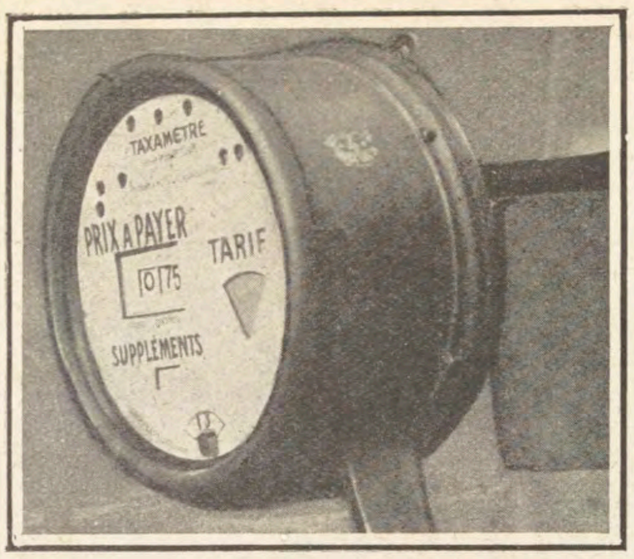
PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LA CHASSE AUX VAUTOURS DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES : UNE BELLE CAPTURE.

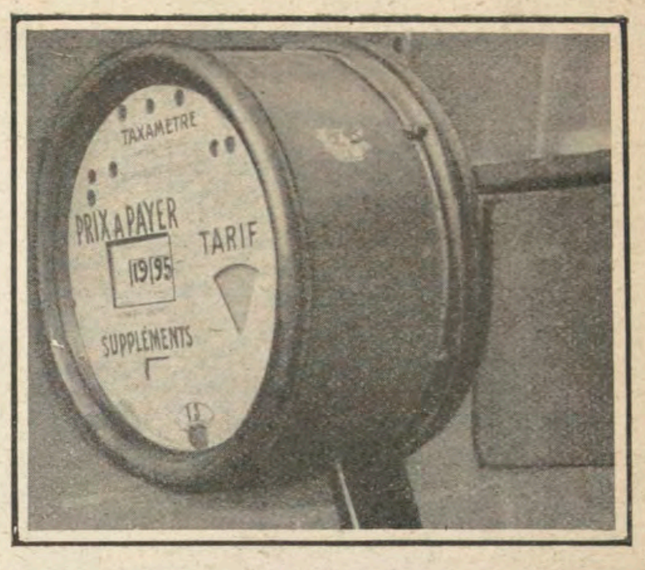
Il n'est pas donné à tous de pouvoir chasser le vautour. Ce merveilleux oiseau, de taille gigantesque par rapport à nos gibiers de France, est d'un chasser passionnant, plein d'imprévu, mais aussi de dangers, car il ne se laisse pas facilement approcher et ne vit qu'au milieu de montagnes escarpées, dans des rochers abrupts. (Voir l'article page 901.)

Le Taximètre et les émules d'Anatole

Avant notre sensationnel Raid Hippique Bordeaux-Paris et malgré l'opinion de savants autorisés, comme M. Lavalard, administrateur délégué de la Compagnie des Omnibus de Paris, on n'osait point croire à une pareille résistance, à une aussi grande endurance de la part du cheval. Le taximètre vient, en outre, de nous fournir des données des plus intéressantes, au surplus elles deviennent tout à fait d'actualité au moment ou notre confrère la Presse *nous annonce une course de fiacres.*



Le taximètre au départ : 0 fr. 75, la petite course.



Le taximètre à l'arrivée, au maximum de paiement : 19 fr. 95.

C'ÉTAIT quelques semaines avant Bordeaux-Paris Hippique. Cherchant à établir la moyenne des kilomètres que pouvait couvrir en terrain varié un cheval ordinaire, j'interrogeai un cocher de l'Urbaine — celui-là n'avait pas encore de taximètre.

— Combien, lui demandai-je, votre cheval fait-il de kilomètres dans une journée?

— L'un dans l'autre, me répondit le brave automédon, mon premier cheval fait bien ses 80 kilomètres par jour.

Il me faut ajouter que le cocher auquel je m'étais adressé m'avait paru soigner son cheval avec conscience et savoir.

Et, très certainement, si tous nos cochers de fiacre étaient de vrais cochers, des hommes du métier, tous les chevaux de fiacre de Paris seraient capables d'un même effort journalier. Il faudrait qu'à Paris, comme dans certaines capitales de l'étranger, il existât une véritable « Ecole du cocher de fiacre ». Vous me direz : il en existe une à Paris, et dans les Compagnies, piqueurs et chefs de dépôts « dressent » les débutants !

Hélas ! ce dressage consiste à connaître les règlements de police, à savoir tenir les guides, à tourner à droite ou à gauche, et surtout à bien connaître le plan de Paris, les boulevards, les rues, les impasses.

La connaissance du cheval — pour employer une expression technique — les soins à lui donner, l'attelage, etc., ne sont pour la plupart de nos cochers de fiacre qu'une question secondaire.

Cependant, il y aurait tout intérêt pour eux à savoir soigner et ménager le cheval ou les chevaux qui leur sont confiés. Sur cent cochers, quatre-vingts ne connaissent que deux choses : l'heure du relais et du déjeuner ; quant à leur pauvre cheval, tant qu'il tiendra sur ses jambes, il « bouffera » des kilomètres. Les vingt autres sont plus malins et gagnent certainement plus d'argent, car ils savent qu'un cheval bien soigné, toujours en bon état, est capable d'un effort plus grand, d'une plus grande résistance à la fatigue ; ils se rendent compte qu'un « picotin » supplémentaire est de l'argent qui rapporte.

Pour apprécier la valeur du travail produit, il nous faut comparer la capacité mécanique d'un cheval avec la valeur théorique du cheval-vapeur de 75 kilogrammètres. Le travail d'un cheval vigoureux au pas, pour une journée de dix heures, est, d'après les calculs faits scientifiquement, de 2.300.000 kilogrammètres en moyenne, soit environ 66 kilogrammètres par seconde, un peu plus des 5/6 de la capacité du cheval-vapeur.

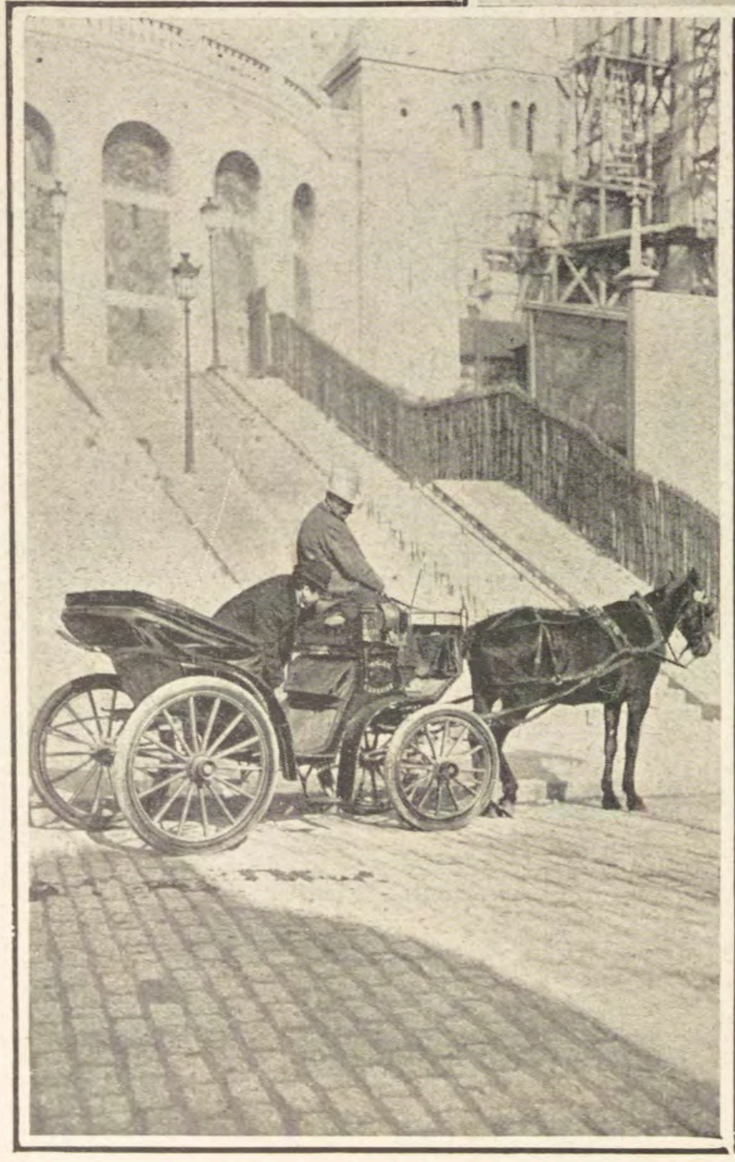
Dans certains cas on obtient des moyennes beaucoup plus considérables : les chevaux attelés à des machines agricoles fournissent un travail journalier de 3.000.000 de kilogrammètres avec une capacité moyenne de 80 kilogrammètres par seconde ; les attelages de la Compagnie Générale des Omnibus effectuent un travail individuel de 90 kilogrammètres par seconde.

Mais, pour poursuivre la comparaison entre le cheval vapeur et le moteur-cheval, remarquons que le premier travaille d'une manière continue, et le second d'une manière intermittente ; d'autre part, l'alimentation du premier est continue, celle du second intermittente. Ces conditions donnent un avantage aux moteurs mécaniques relativement au travail produit dans les 24 h.

N'était-il pas intéressant, à une époque où le moteur-animal est tellement battu en brèche, de constater que la puissance

Le départ du viaduc d'Auteuil.

— Cocher, je vous prends pour une petite course : nous allons d'abord...



A Montmartre, au Sacré-Cœur.

La côte est rude à monter, mais rien ne saurait arrêter un émule d'Anatole.

Du Sacré-Cœur à la Bastille.

Toujours en descente, le brave cheval ne fatigue pas trop, mais l'aiguille du taximètre avance avec une rapidité !..

De la Bastille à la Tour Eiffel.
Que de détours à faire dans Paris, dont le sol est retourné par les travaux du métro!

mécanique de 75 kilogrammètres était très souvent, et sous nos yeux, dépassée par les chevaux?

Un des grands axiomes de l'hippisme est: « le sang parle toujours ». Si Anatole a pu établir cette belle performance qui lui a valu la célébrité, c'est que Anatole est très près du sang; certains même ont voulu voir en lui un vrai pur sang anglo-arabe. Parmi ceux qui le suivaient, plus de 80 o/o étaient, aussi, près du sang.

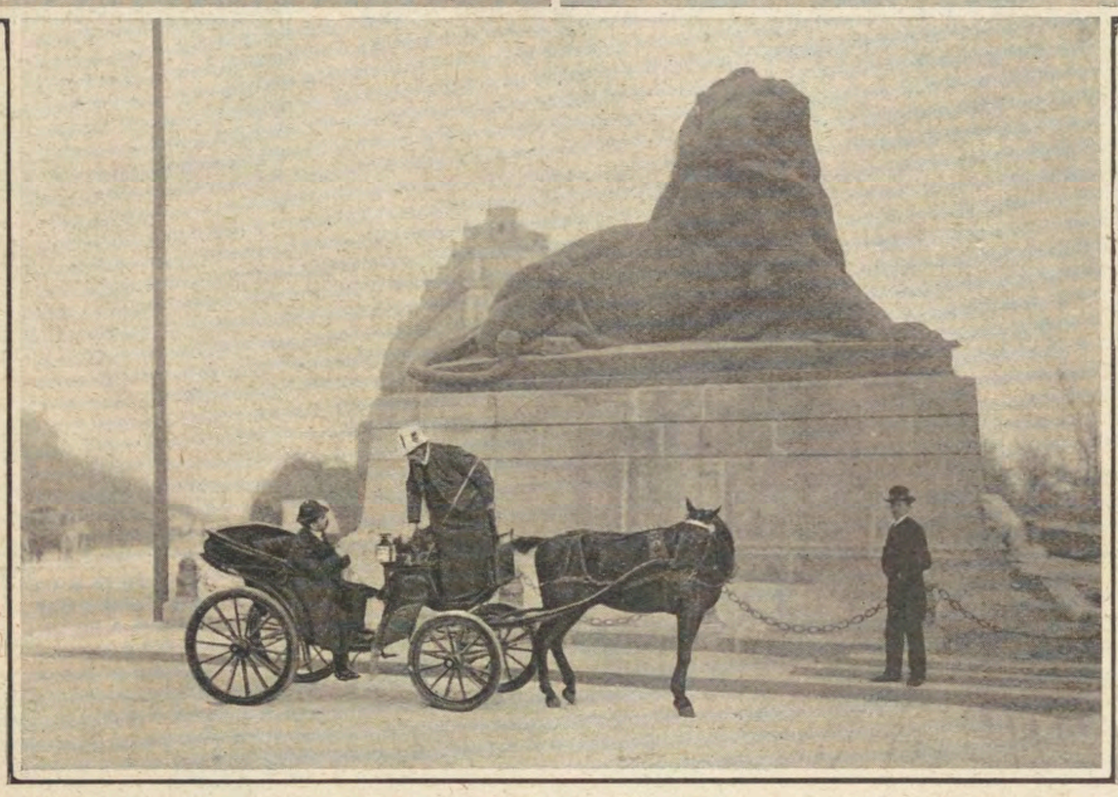
A Paris on n'apprécie point, parce qu'on ne le connaît point, le cheval anglo-arabe. Nos Compagnies de petites voitures vont chercher bien loin ce qu'ils pourraient facilement et à moins de frais trouver chez nous.

C'est de Hongrie surtout et de Russie que vient le cheval de fiacre de Paris; quelques-uns viennent de Normandie, ce sont ce qu'on appelle des demi-normands.

Les chevaux hongrois ressemblent beaucoup à nos chevaux des Pyrénées, tout en étant un peu plus corsés. Mais certainement nos chevaux pyrénéens, de la plaine de Tarbes ou du Gers, feraient, attelés au fiacre, un aussi bon service que ceux que ramènent chaque année de la vallée de la Theiss, nos Compagnies de fiacres parisiens.

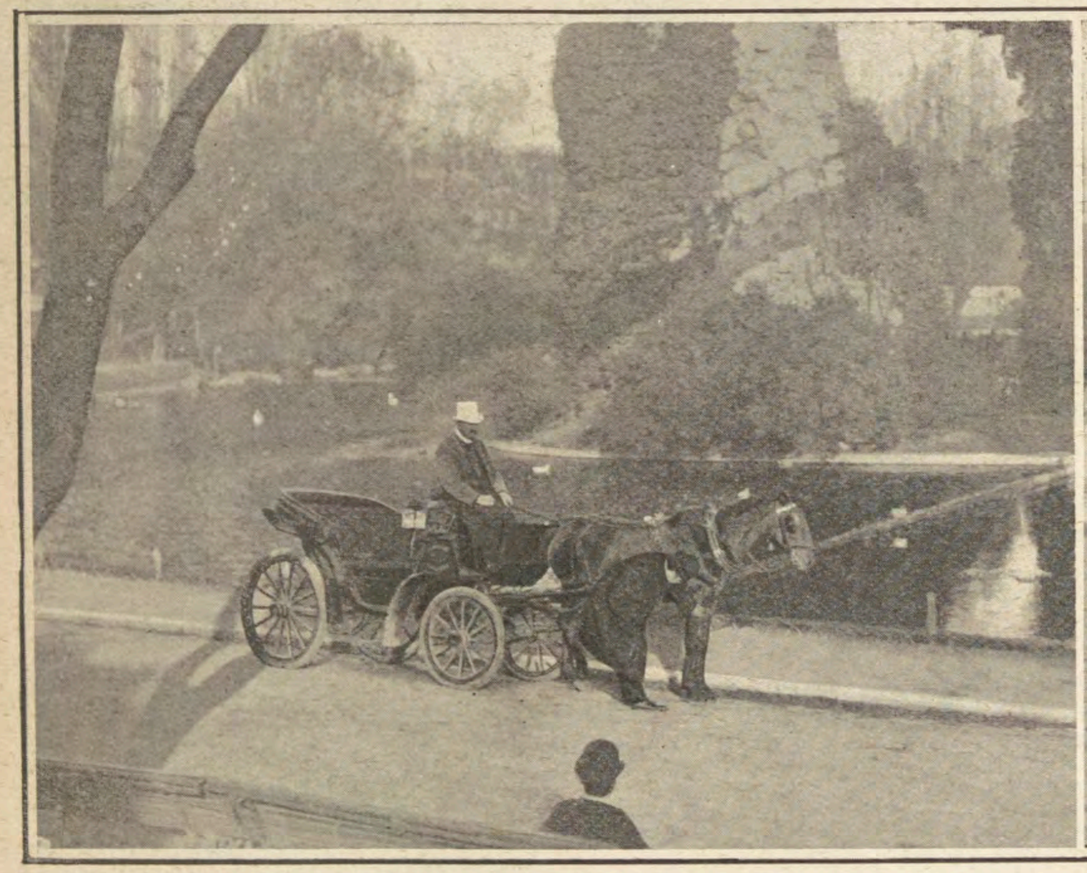
Je citerai parmi les concurrents du Raid Bordeaux-Paris, le fameux Partout qui faisait — il vient d'être vendu à Paris — chaque jour près de 100 kilomètres en terrain accidenté, sur des routes beaucoup plus dures à tirer que le pavé de bois parisien, avec une charge énorme; son propriétaire était un boulanger qui livrait chaque jour des centaines de kilogrammes de pain aux alentours de sa ville.

PAUL MÉGNIN.



Encore un pèlerinage : au Lion de Belfort !
Que la route fut dure! Il semble que notre brave cheval commence à se fatiguer. Point, il réclame un meilleur pavé.

Au Père-Lachaise maintenant.
C'est la semaine des visites aux cimetières, nous ne pouvions la manquer; notre automédon en profitera pour donner quelques soins à son cheval.



Et maintenant, allons prendre l'air aux Buttes-Chaumont.
Nous avons suivi le métro ; ce terrible concurrent des véhicules parisiens a redonné du cœur à Cocotte.
Elle est toute prête à continuer sa ballade.

Enfin au Palais-Royal !
Nos 80 kilomètres à travers Paris sont couverts; l'émule d'Anatole ne manifeste pas le moindre signe de fatigue, et c'est d'un trot léger qu'il va rejoindre son dépôt de l'Etoile, pour y prendre un repos bien gagné.

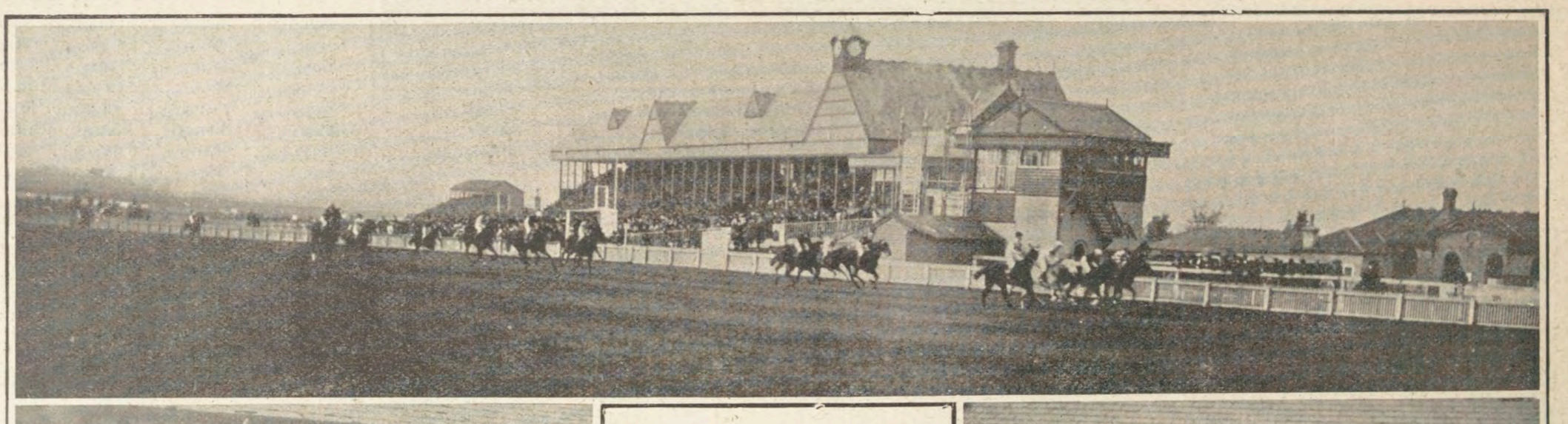
LE BANQUET DES VIEUX

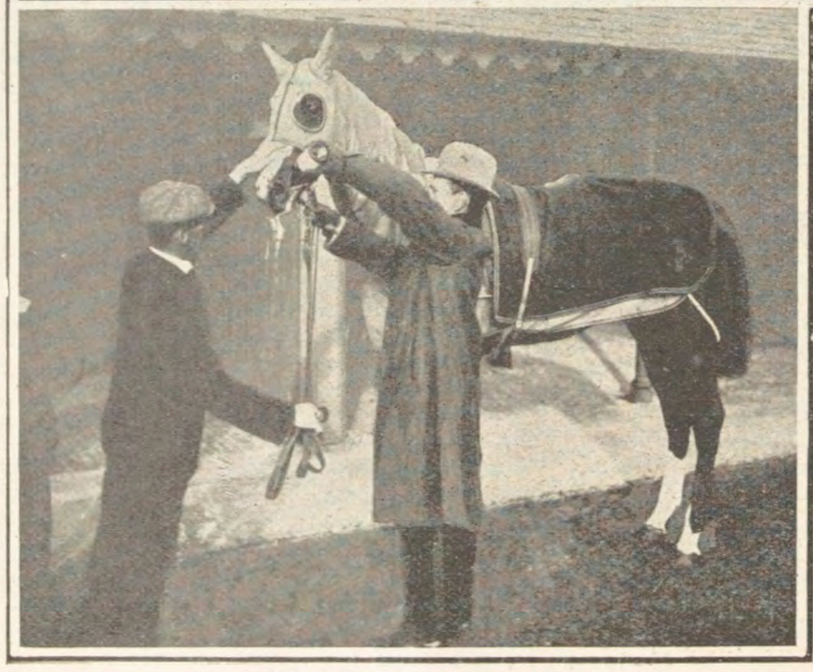
A. Clément. | Henry Fournier. | Frantz Reichel. | Charron. | Sasportas. | Houry. | Moore, gagnant de Paris-Rouen en 1869. | G. de Lafreté. | Hautvast.

Une des tables du banquet des vieux.

*Notre confrère Henri Desgrange, directeur de l'*Auto, *vient d'avoir l'heureuse idée de réunir chaque mois, dans un dîner tout à fait amical, les vieux du sport. Le premier dîner des vieux a été inauguré la semaine dernière et tous les sportsmen de la première heure avaient tenu à venir dîner côte à côte, comme au bon vieux temps.*

LE CAMBRIDGESHIRE HANDICAP





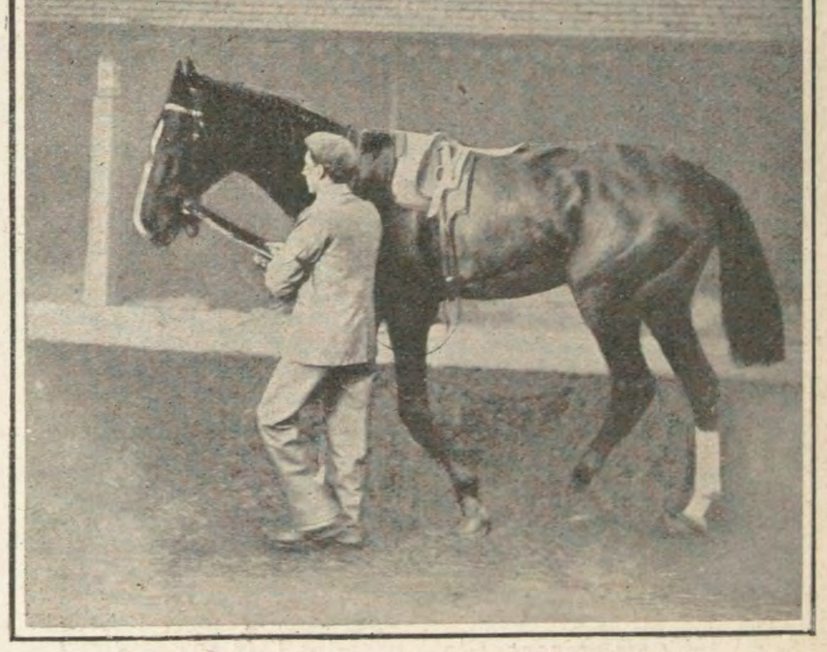
Doping or not doping ?

Delaunay, *à M. Gilpin, reçoit avant l'épreuve une bouteille de champagne. Delaunay est arrivé 4e à une longueur devant Caius.*

L'arrivée du Cambridgeshire Handicap à Newmarket.

En tête sont les cinq premiers : Hackler's Pride, à la corde; à côté de lui, Caïus, puis Nabot (le cheval gris), Vril et Delaunay.

Deux de nos représentants: Caïus, à M. Edmond Blanc, et Monsieur Charvet, à M. de St-Alary, ont été soutenir nos couleurs dans le Cambridgeshire Handicap. Caius n'a pu finir que cinquième derrière Hackler's Pride, le vainqueur, au capitaine Forester; Vril, à Lord Carvanon; Nabot, à Sir Cassel, et Delaunay, à M. Gilpin. Quant à Monsieur Charvet, il n'a pas figuré, cependant il a fini dans un galop tout à fait plaisant. F. P.

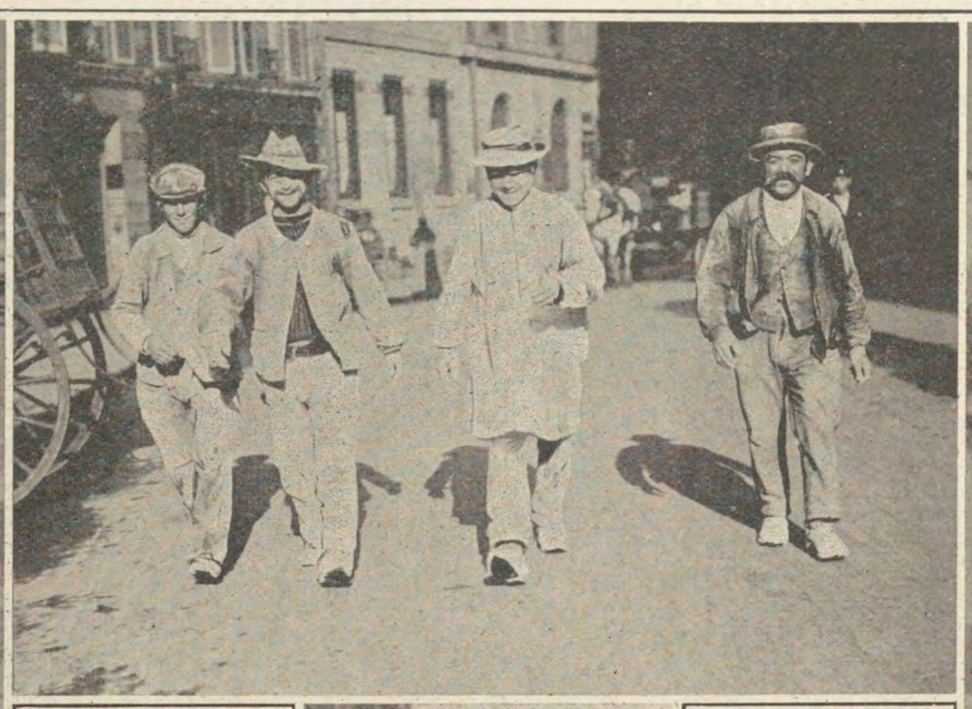


Le champion des écuries françaises.

Caïus, *à M. Ed. Blanc, est promené dans le paddock de Newmarket avant l'épreuve.*

LA COURSE DU « PETIT MATELOT »

L'épicier chargé de sucre et de café,



Les compagnons maçons

La marche du Petit Matelot, épreuve intercorporations, organisée par l'Auto s'est disputée dimanche dernier sur 40 kilomètres. Vauthier, sergent-major au 148e d'infanterie, à Toul, s'est classé premier en quatre heures.

Le fleuriste et sa pile de boîtes d'échantillons,

se rendant sur le chantier,

Le caviste et son panier de bouteilles,

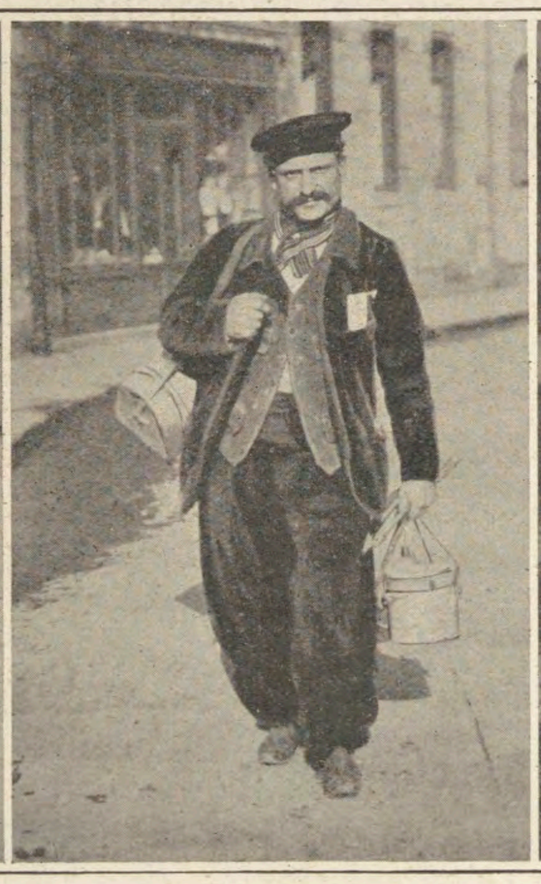
Je marche, tu marches, ils marchent! C'est fantastique ce que le verbe marcher avait été conjugué en 1903. Marche des Chemins de fer, marche scolaires, marche des Assurances, marche des Banquiers, marche des Epiciers, marche des Bouchers, j'en passe et des meilleures! Et pour terminer la saison, les Grandes Marches : celle de l'Armée et celle des Corporations. Tous nos confrères avaient marché pour organiser ces marches, le *Matin*, l'*Auto*, le *Vélo*, feu le *Monde Sportif*, dont les rédacteurs marchaient ferme pour mettre au point ces nombreuses randonnées qui avaient la faveur du public. Mais à trop marcher on se lasse, et cette année de toutes les marches, seule la Marche Intercorporations subsiste. Je ne compte pas la Marche des Mutualistes que le *Matin* a organisée dimanche des Tuileries à la Galerie des Machines. La Marche Intercorporations a encore vu un millier de fervents marcheurs se mettre en ligne. Par exemple, je doute fort — il suffira pour le constater d'examiner la gravure qui montre les concurrents traversant le pont de Suresnes— que tous les inscrits se soient conformés aux termes du règlement de marche.

Pendant l'épreuve, le marcheur doit toujours poser d'abord le talon, ne quitter le sol de sa jambe arrière que lorsque le pied de devant repose à terre.

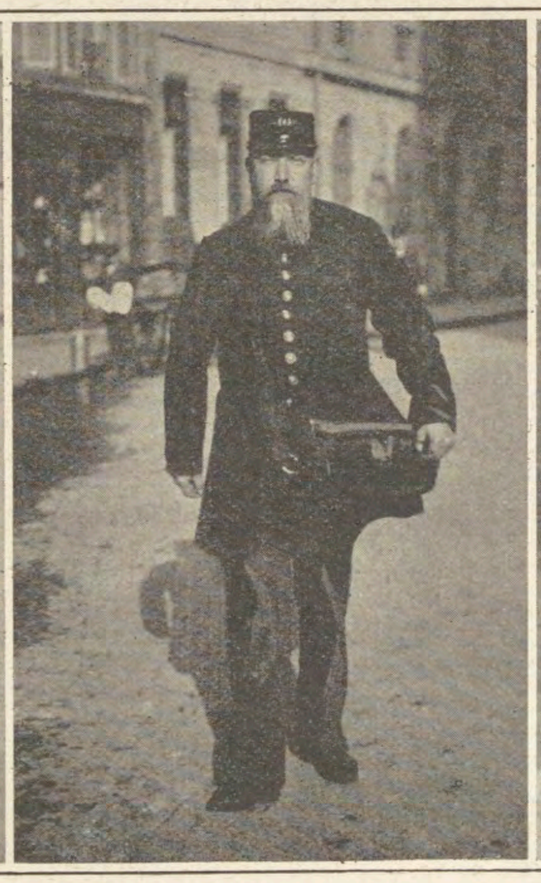
Les marcheurs des corporations sont des habitués de la marche. Ne faut-il pas qu'ils marchent pour se rendre à leur travail, tels les maçons, les plombiers, les serruriers ? Le facteur, en faisant sa tournée ; le pâtissier, en portant le Saint-Honoré ou le vol-au-vent commandé par une bonne bourgeoise ; le garçon épicier, en allant livrer ses denrées, tous marchent, et au bout de la journée ont quelques bons kilomètres dans les jambes, mais s'ils marchent, soyez certains que c'est sans s'inquiéter si leur talon est placé réglementairement.

En tout cas, il est certain que tous ces braves marcheurs ont fait preuve d'une belle énergie et d'un réel courage. Il en faut pour déambuler sur des routes poussiéreuses, entourés d'une nuée de cyclistes, la plupart pourvus du brassard d'un jaune rutilant indiquant leur titre de commissaire, cyclistes encombrants, oh ! combien ! On a disqualifié, à tort et à travers, au hasard de l'occasion, quelques bons bougres

L'emballeur, qui ne s'emballe jamais,



Le plombier au pas pesant,



Le modeste fonctionnaire des Postes,

Le pâtissier qui ne s'arrête plus pour jouer aux billes,

Tous s'entraînent pour la marche du « Petit Matelot ».

Les braves enfants de l'Auvergne, tout comme le cycliste, ne vont plus qu'à pied.

Les vainqueurs de l'épreuve, à leur arrivée au Parc des Princes.

A gauche, Vauthier (bâtiment), arrivé 1er; à droite, Gaillard (métallurgie), classé second.

Le boucher et le photographe réclament de longues courses pour s'entraîner.

qui couraient. Tous ou presque tous ont trotté, mais, pas vu pas pris!

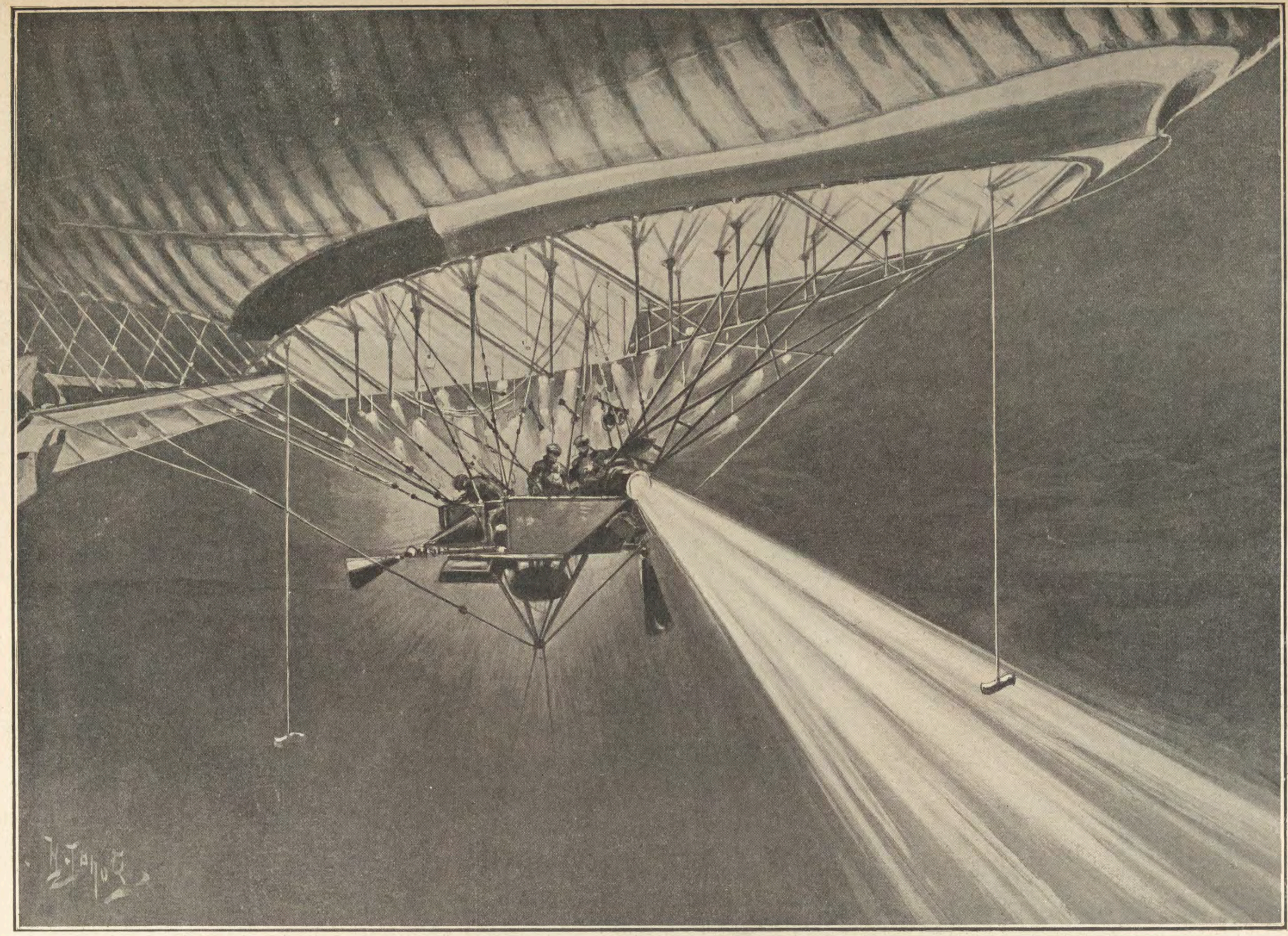
Le vainqueur, Vauthier, sergent-major au 148e d'infanterie à Toul, est un grand gaillard bien découplé qui a marché correctement. Il est licencié de l'U.S.F.S.A., mais pourrait bien se voir classer professionnel si, comme il en a, paraît-il, l'intention, il touche le premier prix, soit 1000 francs, en dix beaux billets bleus de 100 fr. Il a mis 4 heures pour couvrir 40 kilomètres. C'est une excellente moyenne. Il est difficile de faire mieux. Le second est un nommé Gaillard, petit bonhomme de seize printemps, dont le passé sportif m'est inconnu. Vauthier est, lui, un athlète réputé déjà, dont la performance la plus connue est sa place de second dans Marathon Amateurs.

J'ai dit que l'U. S. F. S. A. avait interdit la Marche Intercorporations ouverte à tous venants et dotée de prix en espèces, — ce qui est contraire aux règlements amateurs. Beaucoup de membres de ses sociétés ont passé outre. On parlera de la Marche Intercorporations autour des tapis verts de la rue Saint-Honoré. Membres des Commissions, membres du Comité de Paris, membres du Conseil, tout le monde va marcher. Enquêtes, contre-enquêtes et convocations des délinquants, forcés ainsi de toujours marcher!

C'est extraordinaire ce que cette Marche Intercorporations aura fait marcher de gens.

PAUL CHAMP.

Les concurrents de la marche du « Petit Matelot » passent sur le pont de Suresnes, 800 mètres après le départ.



(Dessin de Lanos)

UNE SORTIE NOCTURNE DU *LEBAUDY*.

Après quelques semaines de repos nécessitées par les réparations à l'enveloppe et à la nacelle, légèrement détériorées, lors de sa fugue, le Lebaudy *a repris le cours de ses excursions. La semaine dernière, c'est à minuit et deux heures du matin que la sortie s'effectua. Tout entouré de lampes électriques, le ballon, dans la nuit obscure, semblait quelque mystérieux et gigantesque météore, tandis qu'à l'avant un puissant générateur à acétylène innondait de lumière blanche la plaine endormie. Les voyageurs, MM. Juchmès, Juliot et le mécanicien Rey, ont conservé de cette excursion une impression de calme grandiose qui les incitera à recommencer.*

YACHTS-MODÈLES

Le Modèle-Yacht-Club de France a donné, dimanche dernier, sur la Marne, ses premières régates de la saison d'automne, et comme cette réunion sera suivie de plusieurs autres, il nous a paru intéressant de donner à nos lecteurs quelques renseignements sur ce sport très en faveur depuis longtemps en Angleterre et en Amérique et qui prend aussi chez nous une grande extension.

Les courses de modèles sont une amusante et instructive distraction que ne dédaignent pas, en effet, au delà de la Manche et de l'Océan, les personnes les plus graves, parmi lesquelles on compte bien des officiers de marine de tout grade. C'est ainsi que l'on peut voir à Londres, sur les bords de la Serpentine, si merveilleusement appropriée à cet usage, des gens d'âge mûr suivre des courses de modèles, courses dans lesquelles ils ont des champions engagés dont ils discutent entre eux les mérites, les performances, et sur lesquels ils risquent souvent de gros paris. Et personne ne trouve cela singulier dans le propre pays du « Cant ». Il est vrai qu'il s'agit d'un véritable sport et non d'un simple jeu d'enfant, ainsi que le pourraient croire les « profanes » qui ne connaissent, en fait de yachts-modèles, que les petits bateaux qu'ils voient naviguer sur le bassin des Tuileries. Ces bateaux-là vont où le vent les pousse. Il n'en est pas de même des « modèles » que leurs propriétaires dirigent presque aussi sûrement du rivage que s'ils étaient à bord.

Veut-on savoir comment ils s'y prennent ? Supposons une course de modèles donnée sur le bassin des Tuileries. Ce bassin n'ayant pas une largeur assez grande pour que la course puisse se faire en ligne droite, elle aura lieu en triangle. Les propriétaires, s'étant assurés de la direction dans laquelle souffle le vent, commenceront par « orienter » leurs voiles de façon qu'elles « portent » bien, c'est-à-dire, pour parler comme tout le monde, qu'ils les fixeront de manière à leur faire recevoir le vent, puis ils donneront au gouvernail un certain angle voulu, et, au signal du départ, ils « enverront » leurs bateaux

Un départ.

Ce yacht modèle est de dimensions inusitées. Son mât mesure près de six pieds de haut.

Avant le départ.

Les petits racers attendent leur tour sur la terre ferme.

que vous verrez se diriger vers le premier point du triangle à parcourir ; là, ils les reprendront, et, de nouveau, manœuvreront voiles et gouvernail pour atteindre sûrement le second point du triangle ; même chose pour la troisième partie du parcours, qui aura été couvert par les yachts-modèles avec autant de régularité que s'ils avaient eu à leur bord un équipage de matelots lilliputiens. Toutes les courses ne se font pas ainsi et il existe des règlements qui interdisent de modifier la voilure, une fois les bateaux partis.

Il y a des modèles de différentes grandeurs, et comme les vrais yachts, ils sont divisés en plusieurs séries d'après leur longueur. Il arrive parfois que l'on fait courir ensemble plusieurs séries ; dans ce cas, les modèles sont handicapés selon leur longueur, les plus grands rendant aux plus petits un certain nombre de secondes.

Il ne faut pas s'imaginer que le premier venu peut « manœuvrer » un modèle ; cela nécessite une étude sérieuse, approfondie, et c'est pourquoi, en Angleterre, on voit souvent des amateurs débutants engager des professionnels pour diriger leurs bateaux.

Le « model-yachting » est donc bien, ainsi que nous le disions tout à l'heure, un véritable sport, auquel peuvent s'intéresser les gens les plus sérieux, aussi voit-on nombre de yachtsmen le pratiquer, non seulement en manière de passe-temps, mais afin de faire sur leurs modèles certaines expériences qui seraient trop coûteuses à faire sur un grand yacht.

A quand la création d'une section automobile au Modèle-Yacht-Club de France ?

Henri Philippe.

Un handicap.

Dans les courses de modèles, les handicaps se font par rendement de temps au départ.

LES COURSES ❦ A CHANTILLY : LA DERNIÈRE JOURNÉE

Le Prix de Saint-Firmin (15.000 fr. — 1.200 m.)

Le Prix de Saint-Firmin, réservé aux inédits de deux ans, excite toujours un vif intérêt. Flying Fox a encore triomphé dans cette épreuve avec Muskerry par Flying Fox et Maskery. La production de ce merveilleux étalon sera représentée la saison prochaine, non seulement par trois poulains hors de pair, mais encore par une pouliche qui prend rang à côté des meilleures de l'année. L'instantané que nous donnons représente le passage devant les tribunes quelques mètres avant l'arrivée. Muskerry, à M. Ed. Blanc, prend la tête ; à sa gauche est Rama, au comte de Clermont-Tonnerre, arrivé 3e ; à sa droite, Gioconde, à M. Michel Ephrussi.

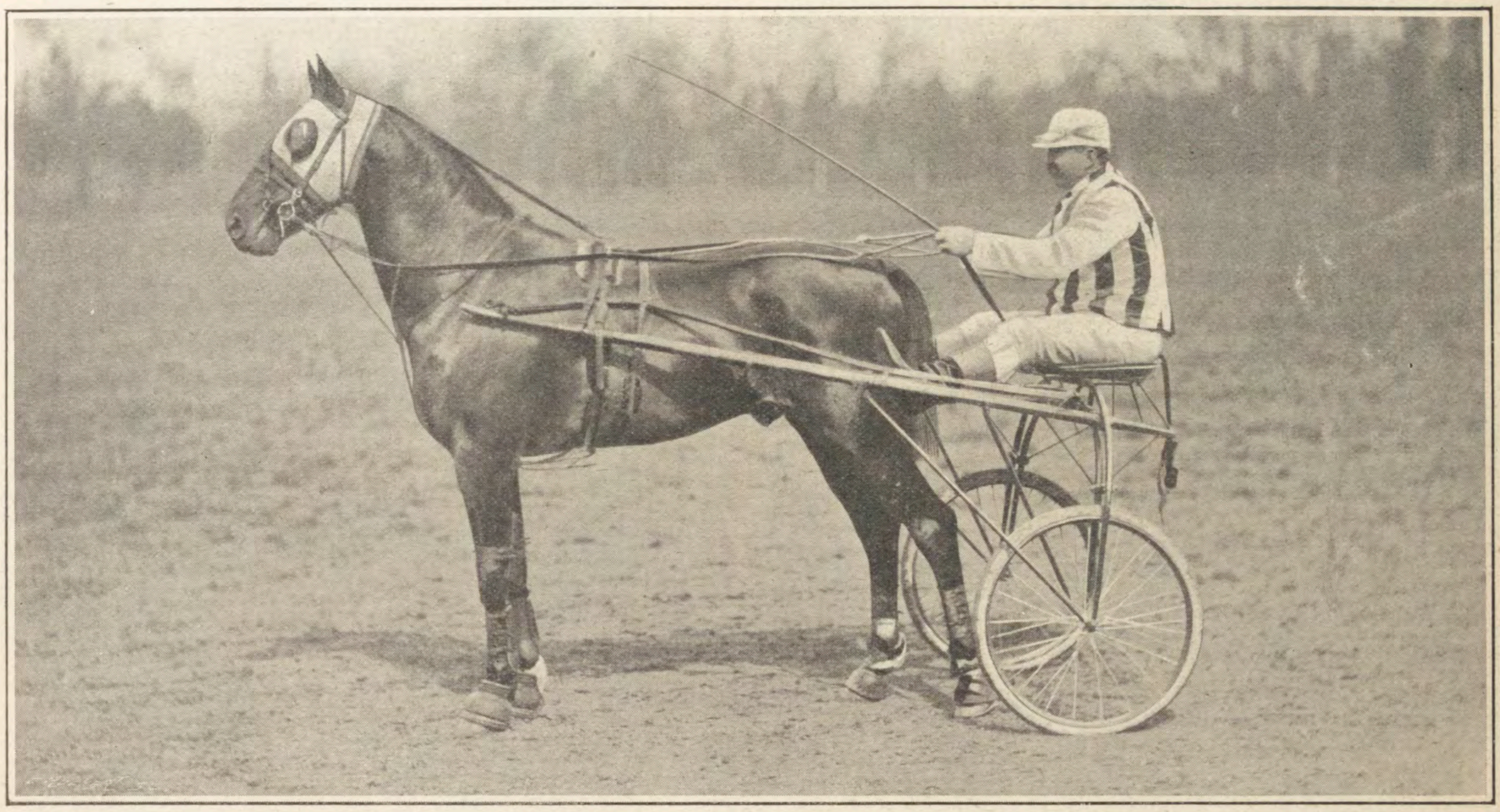
A propos du match Mandarin-Poliorcète.

Tom Carter, un des doyens des entraîneurs, rappelle à Georges Cunnington les fameux matchs qui se disputaient autrefois plus fréquemment qu'aujourd'hui. La mode semble revenir à ces paris particuliers qui présentent toujours un vif intérêt.

Le vainqueur du Prix du Pin (15.000 fr. — 2.900 m.)

Hébron, *par Le Sancy et Clémentine, au comte H. de Pourtalès, sous le poids énorme de 78 kil. 1/2 a triomphé facilement et dans une action superbe de Camisole, d'Exéma et de Mater. Si le Prix du Conseil-Municipal n'avait pas été couru dans un terrain si lourd, Hébron aurait eu une toute première chance.*

M. DE BLUZE SPORTSMAN



M. A.-N. de Bluze conduisant son sulky de course.

Dans le terrible accident de chemin de fer de Chouzy, un sportsman vient de trouver la mort : M. A.-N. de Bluze, bien connu des habitués de nos champs de courses de trot. Ses couleurs étaient : casaque rayée noir et mauve, manches et toque mauves. M. A.-N. de Bluze drivait lui-même ses trotteurs ; il en posséda quelques-uns de qualité. Ses attelages au Bois étaient toujours très remarqués. Sa mort laissera un vide parmi les propriétaires driveurs.

Nos Grands Touristes : M. Jean de Sobanice-Sobanski

On peut dire qu'aujourd'hui l'automobile est devenue réellement le yacht de la route. On part aussi tranquillement à Berlin qu'on s'en allait jadis à Versailles, et, ce qui est plus extraordinaire peut-être encore, on y arrive plus facilement encore qu'on arrivait autrefois.

Les étrangers, qui se déplacent en général plus facilement que nous, ont tout à fait adopté aujourd'hui ce mode de voyages nouveau jeu. Tout le monde connaît M. Gray-Dinsmore, propriétaire de la voiture qui gagna, il y a un an, la Coupe Gordon-Bennett, et qui ne connaît plus le chemin de fer.

M. Jean de Sobanice-Sobanski à bord de sa voiture Gobron-Brillé avec laquelle il accomplit un voyage à travers l'Europe.

Nous avons eu dernièrement à Paris un distingué sportsman, qui, lui aussi, ne connaît plus d'autre transport rapide que la voiture, et c'est naturellement une voiture française que M. Sobanice-Sobanski emploie dans ses voyages. C'est, en effet, une 50-chevaux Gobron-Brillié, la fameuse marque qui dépassa pour la première fois le 160 à l'heure, et qui n'en est pas moins, on le voit, la grande marque du touriste. Tout cet été, le prince a littéralement exploré l'Europe, par les plus effroyables routes, sans que son moteur ait eu la moindre défaillance, sans qu'il ait jamais été arrêté autrement que par le caprice de sa fantaisie, la beauté du site et le désir de conserver encore en soi un peu plus du souvenir de ces lieux.

C'est, on peut le voir, une véritable voiture de touriste, que cette 50-chevaux, longue, bien équilibrée, et dont le double phaéton Rothschild est une merveille de confortable, un vrai sleeping de la route. Le moteur, malgré sa force, est aussi doux qu'une simple 12-chevaux, grâce au système particulier des Gobron-Brillié, où les deux pistons, s'opposant l'un à l'autre, détruisent ainsi leur trépidation propre, et transforment peu à peu le moteur en turbine d'une douceur extraordinaire. C'est là qu'est peut-être le secret de la voiture de touriste à gros moteur; c'est là, assurément, qu'il faut chercher la cause de la facilité avec laquelle M. Jean de Sobanice-Sobanski a parcouru 3.000 kilomètres dans le seul mois de septembre.

Le voici parti aujourd'hui avec autant de sang-froid que s'il s'agissait de traverser Paris, et pourtant il s'agit de parcourir, en cette saison, la Suisse, l'Arlberg et le Tyrol, par la terrible route de la course Paris-Vienne, et une fois à Vienne, le prince s'en ira en Russie.

Nous disions dernièrement que la route avait vaincu le rail, voici qu'elle le dépossède peu à peu de sa royauté des grands voyages.

GEORGES PRADE.

UNE CHASSE AUX VAUTOURS

Le vautour n'est guère un gibier de nos pays, cependant on rencontre encore dans les Pyrénées et dans les Alpes quelques espèces du genre vautour, particulièrement le gypaète, dont la chasse n'est guère pratiquée que par quelques enragés fanatiques, toujours à l'affût des gibiers extraordinaires et passionnants.

L'appât du vautour.
C'est avec un mouton qu'on appâte le vautour. Quand une bande de vautours est signalée on apporte " l'amorce " qui réussit toujours.

Dans les ménageries, au Jardin des Plantes, au Jardin d'Acclimatation, les vautours font généralement triste figure et ils répandent autour d'eux une odeur infecte ; mais à l'état de nature, c'est toute autre chose. La seule espèce de vautour connue en France — et qui devient de plus en plus rare — est le gypaète, intermédiaire entre le vautour et l'aigle, comme, du reste, l'indique son nom. Libre, le gypaète a sa beauté : il faut voir ces superbes oiseaux perchés dans les lieux sauvages auxquels ils donnent une sombre poésie. Leur attitude rêveuse, leurs yeux baissés, leur tête ensevelie dans leurs épaules, tout leur donne un air mystérieux. Ils se plaisent sur les rochers inaccessibles des montagnes les plus hautes et les plus désertes. C'est là qu'ils établissent leur aire, c'est là qu'ils gîtent à la belle saison, ne descendant vers les plaines qu'au gros de l'hiver.

Chasser le gypaète est plus difficile et plus périlleux que chasser le chamois. Aussi emploie-t-on généralement la ruse pour s'emparer de lui ou le tuer. Les rares chasseurs qui s'adonnent à ce sport ne manquent pas d'utiliser les habitudes de gloutonnerie des gypaètes et voici comment ils procèdent. Sachant que le gypaète, comme tous les vautours, lorsqu'il veut s'emparer d'une victime, s'envole très haut, inspecte les lieux et, arrivé au-dessus de sa proie, plie les ailes et tombe sur elle de tout le poids de son corps, ils placent, dès l'aurore, dans une anfractuosité de rochers ou dans une clairière de montagne, un mouton, un agneau, ou une chèvre, fraîchement égorgés.

La chasse a été fructueuse : deux vautours sont tombés sous le fusil des chasseurs.

Bien dissimulés et loin de la victime, les chasseurs peuvent, à l'aide d'une longue-vue, suivre les péripéties du début de la chasse. Les gypaètes, engourdis par la fraîcheur de la nuit, s'étirent, allongent leurs pattes, lissent leurs plumes et inspectent l'horizon, semblant demander de l'œil aux environs s'ils pourront déjeuner. Ils ont vu l'appât, et au lieu de fondre dessus comme le ferait un félin, ils prennent leur vol et s'élèvent très haut dans les airs. S'ils aperçoivent le danger, — des chasseurs et leurs fusils, — ils s'enfuient. Si, au contraire, ils sont rassurés, ils tombent comme une masse sur l'appât et le déchiquettent gloutonnement ; ils se gorgent de chair fraîche. C'est le moment choisi par les chasseurs qui approchent aussi près qu'ils peuvent, jusqu'au moment où l'oiseau les aperçoit. Aussitôt, il s'envole, mais sa voracité lui aura coûté la vie, car son vol est alourdi, et il ne peut plus s'enfuir hors de portée.

Aujourd'hui encore on accorde une prime aux destructeurs de gypaètes, mais le trésor n'a que bien peu d'argent à verser chaque année. Autrefois — il y a une centaine d'années — on détruisait encore — bon an, mal an — de 150 à 200 gypaètes.

Ce sont de grands dépréda-teurs qui ne craignent pas de s'attaquer aux troupeaux de moutons ; on en a même vu tuer d'un coup de leur bec formidable des grands animaux comme des bœufs ou des chevaux.

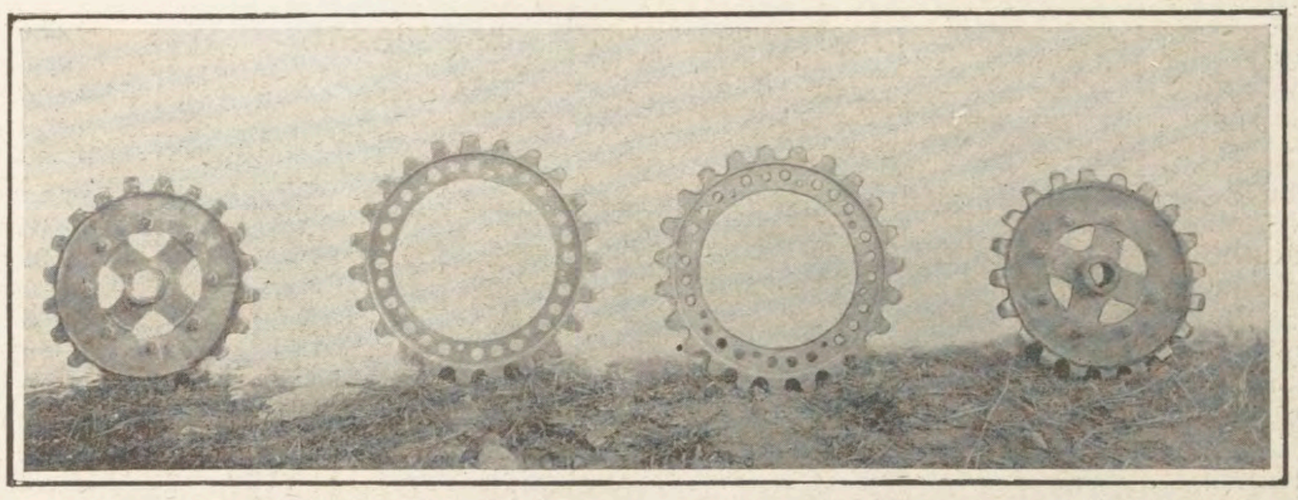
A. S.

Le tableau.
L'appâteur, très fier du succès de la chasse, présente à l'objectif de notre photographe les deux victimes.

Le retour.
Les chemins de montagnes sont durs, aussi, c'est un brave petit âne qui rapporte le gibier, les provisions et les munitions.

LE SECRET DES COURSES DE COTE

Le secret d'une course de côte en automobile ! Qu'est-ce que le secret d'une course de côte ? Cela fut toujours l'art de se démultiplier à point. La course en palier est facile. Il suffit d'augmenter en somme sa multiplication jusqu'à ce que le moteur commence à ralentir de vitesse. En côte et sur une côte qu'on ne peut essayer, de profil irrégulier, le problème est autrement délicat. Aussi faut-il voir la veille de la course avec quelle anxiété les concurrents essaient des multiplications successives pour trouver la bonne.



La gamme des petits et grands pignons d'une voiture de course.

La course de côte de Gaillon qui se dispute chaque année en fin de saison est l'une de nos vieilles courses de côte classique par excellence. Voilà six ans qu'elle se dispute, en effet, et il aurait été curieux de comparer les temps des premiers vainqueurs, sur leurs 9-chevaux, avec ceux des monstres qui escaladèrent la côte dimanche dernier.

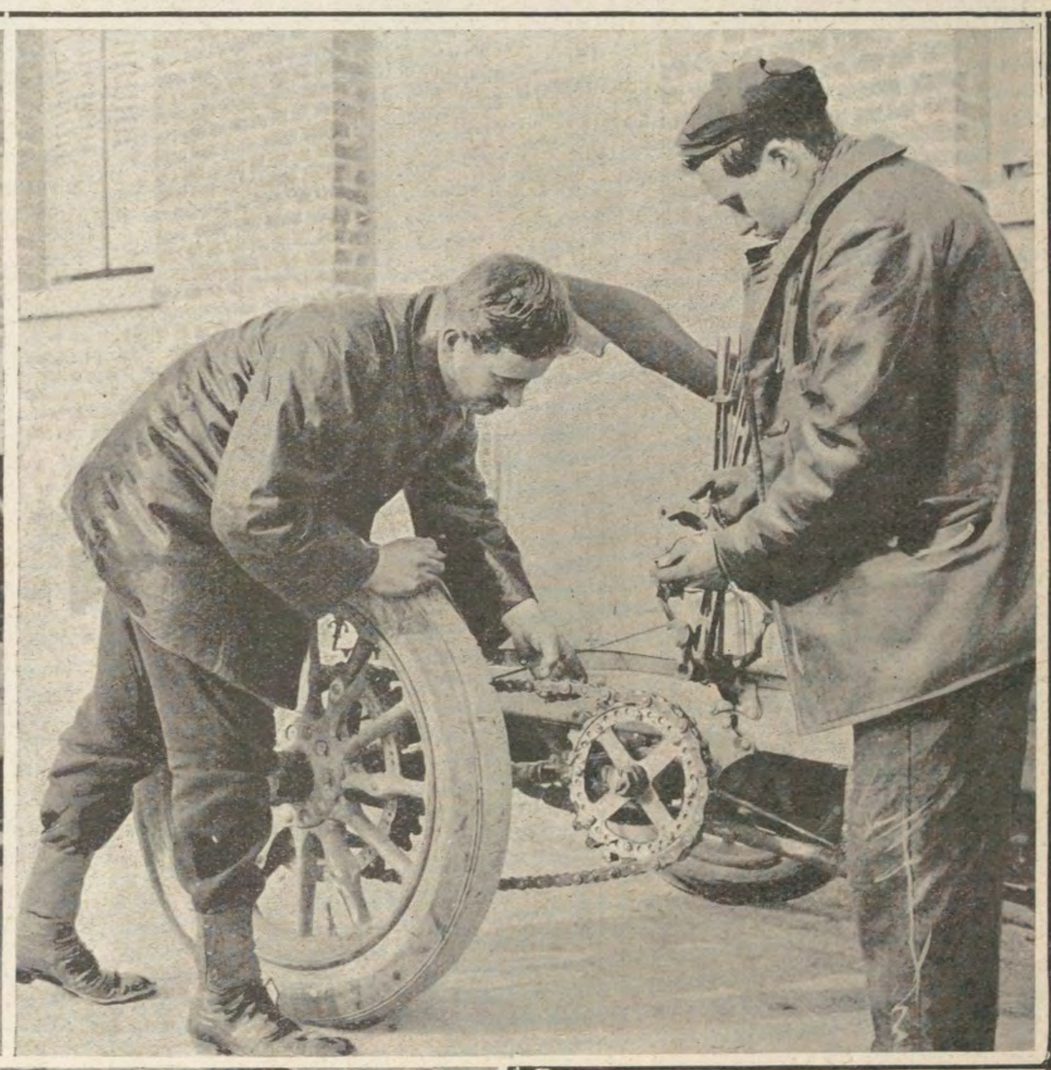
Il est même assez curieux de comparer la vitesse obtenue sur la côte Ste-Barbe, malgré ses 10 o/o, avec les vitesses obtenues en palier.

On pourra voir que le secret de se démultiplier devient de plus en plus difficile, car on commence en côte à approcher les temps faits en palier avec une lancée identique, c'est-à-dire à Dourdan.

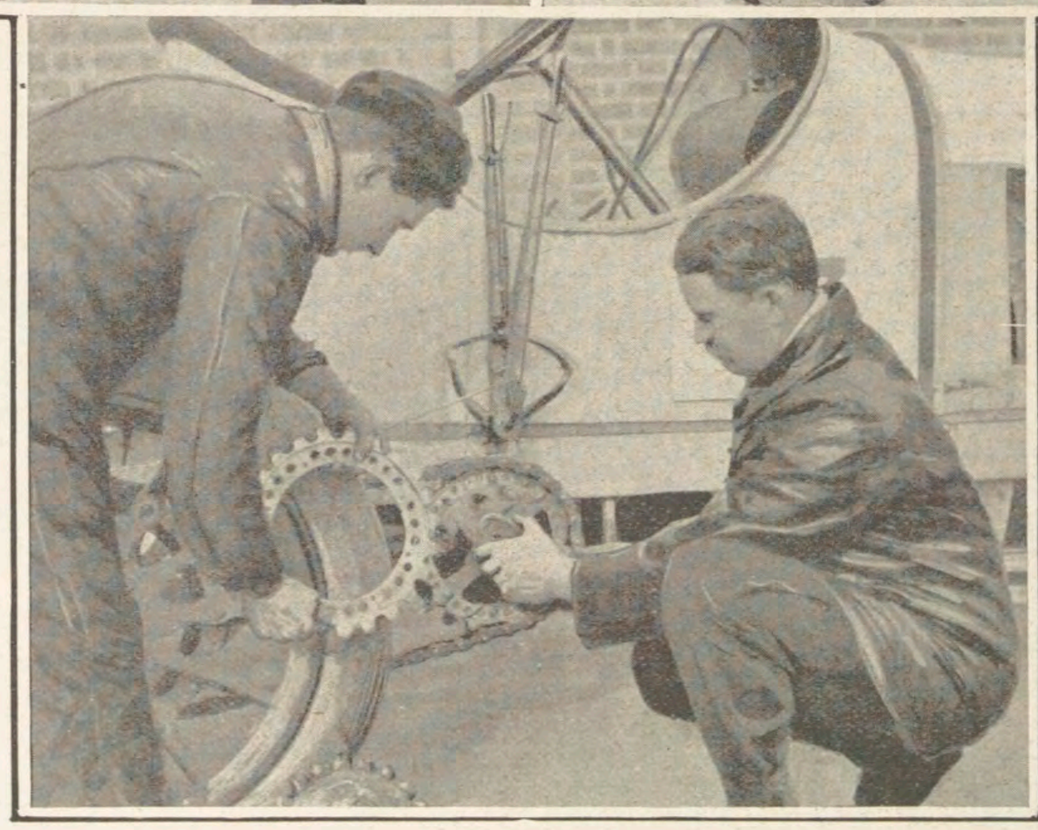
Il est intéressant de faire un rapprochement à ce sujet et par le petit tableau suivant,

	EN PALIER A GAILLON	
	—	—
Motocyclettes :	29 s. 1/5	29 s. 3/5
Voiturettes :	36 s. 1/5	40 s.
Voitures légères :	29 s. 2/5	32 s. 3/5
Voitures :	25 s. 1/5	29 s.

Première opération. — Le coureur essaye la gamme des pignons.



Deuxième opération. — Il s'assure du bon état de ses chaînes.



Troisième opération. — Après des essais successifs en côte, il fixe sa chaîne sur le pignon qu'il a choisi.

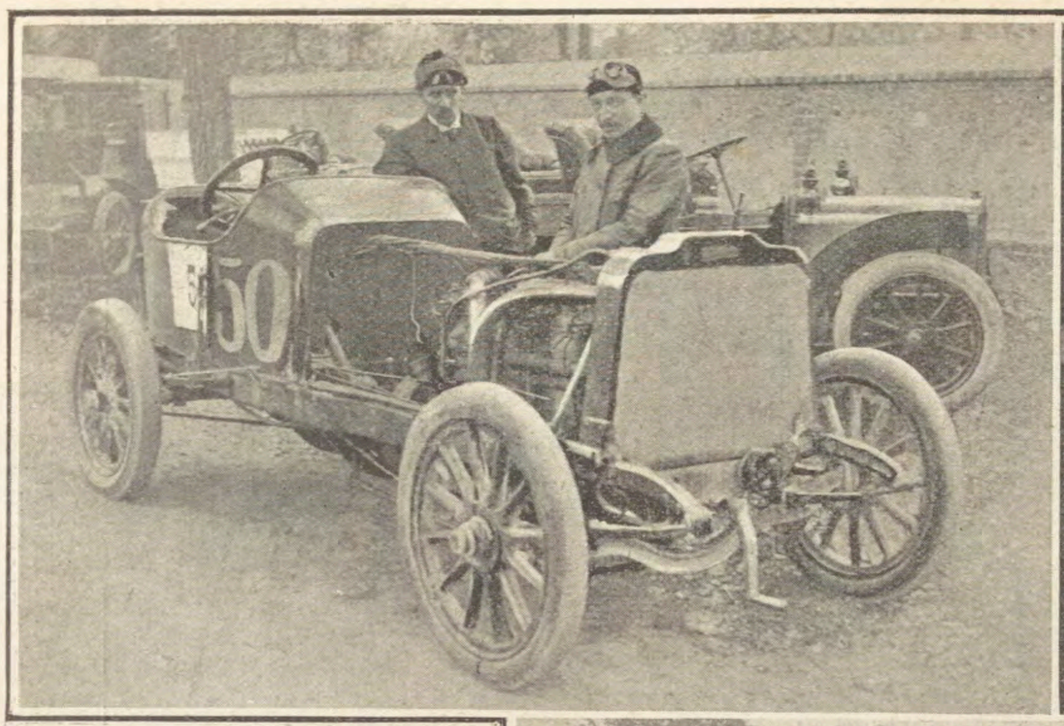
on voit que la différence est infinitésimale, et pour des véhicules légers tels que la motocyclette elle arrive à être presque nulle. On peut même dire qu'étant donnée la différence de lancée, — il y a près de 1.000 mètres en ligne droite à Dourdan, et il y a 600 mètres avec un tournant à Gaillon — Lanfranchi a escaladé la terrible butte sur sa motocyclette Peugeot aussi vite qu'il filait en palier à Dourdan. Cissac a fait 32 secondes à Gaillon et 30 s. 2/5 à Dourdan ; Tavenant, 33 s. 4/5 et 34 s. 2/5.

Et pourtant, nul ne peut nier la côte. Elle est là droite et raide, véritable butte de terre qu'il faut escalader en vitesse, sur l'élan, mais où le moteur a pourtant à monter les 50 kilos de la machine et les 70 kilos du cavalier à une certaine hauteur.

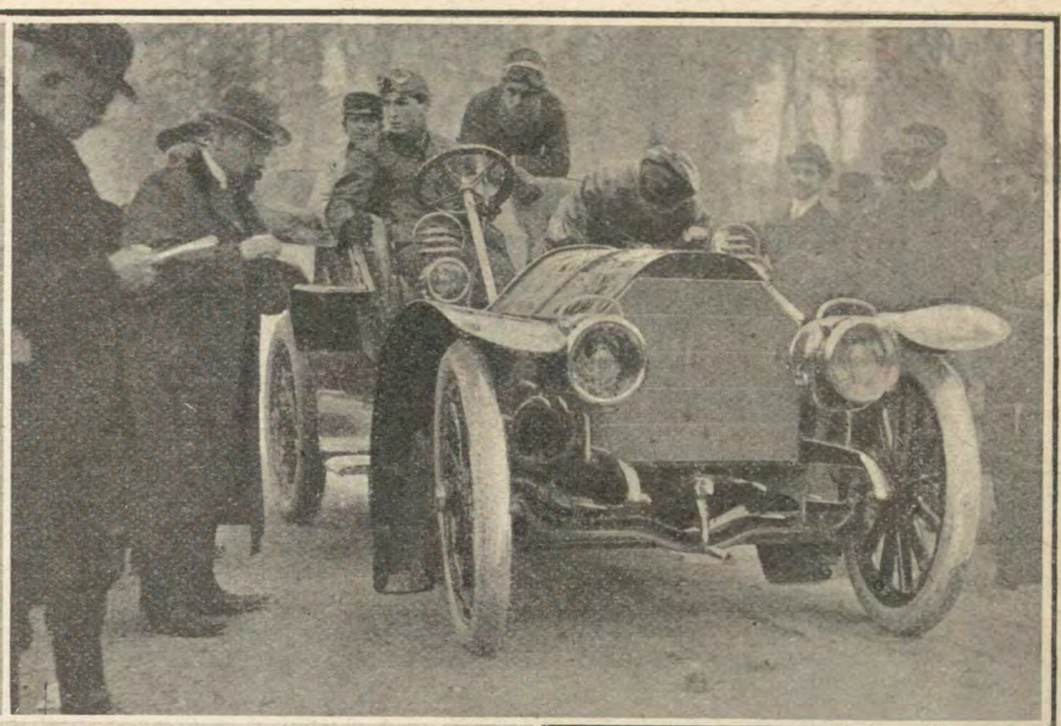
C'est qu'au fond, aujourd'hui, la grosse difficulté, lorsqu'on atteint ces vitesses, est non pas de vaincre la côte elle-même, mais la résistance de l'air. Si l'on aligne quelques chiffres à ce sujet, l'on voit que

LA COURSE DE COTE DE GAILLON. — LANFRANCHI SUR SA MOTOCYCLETTE *PEUGEOT*, VAINQUEUR DE LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES

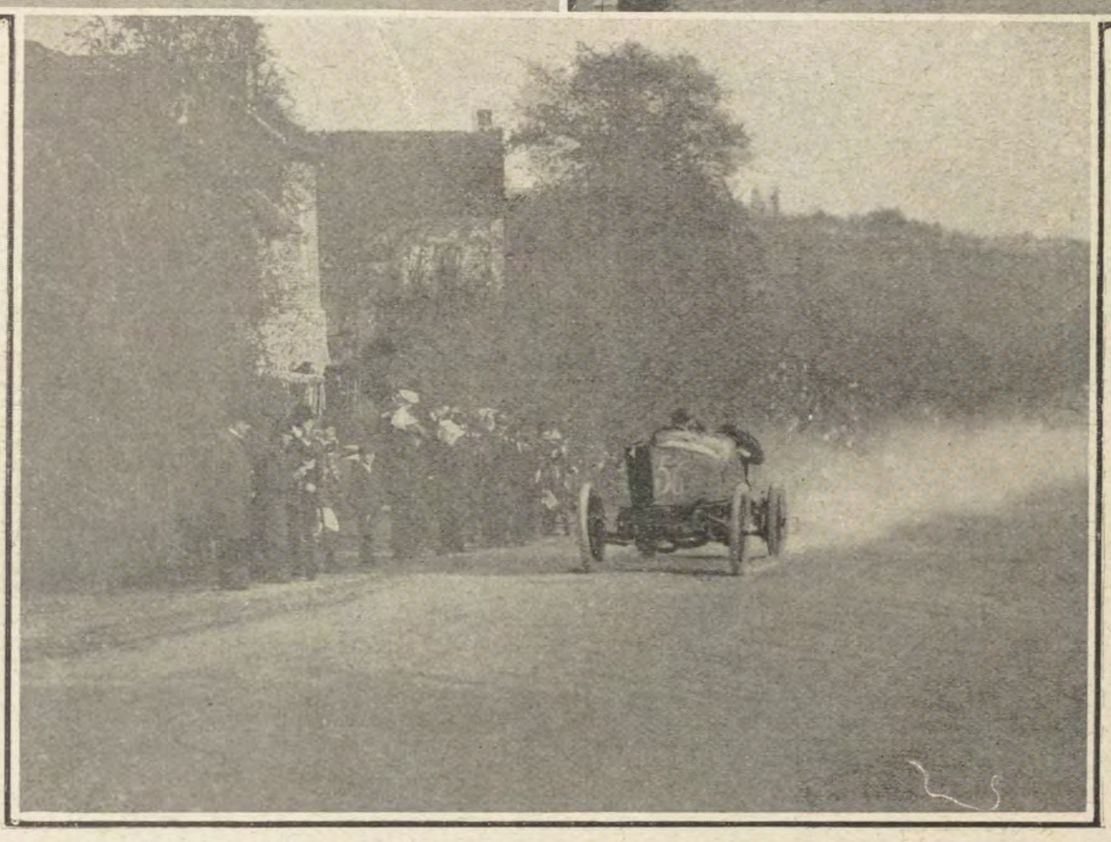
Lanfranchi, qui avait dépassé le 120 à l'heure au Meeting de Dourdan le mois dernier, a confirmé dimanche cette magnifique performance, en escaladant les 1.000 mètres de la côte de Gaillon en 29 s. 3/5, soit à une vitesse moyenne de 121 kilom. 621 mètres à l'heure. Le précédent record était de 87 kilom. 804 mètres à l'heure.



Baras, arrivé premier dead-heat avec Rigolly, dans la catégorie des voitures, 124 kil. 137 à l'heure (record), pneumatiques *Michelin*.



M. de Lareinthy-Tholozan, vainqueur de la catégorie des véhicules de plus de 25.000 francs, sur sa voiture *Mercédès*, munie de pneumatiques *Continental* (Temps 49 s. Moyenne à l'heure, 73 kil. 469).



A toute vitesse.— Rigolly, arrivé 1er dead-heat avec Baras, gravissant la côte de Gaillon à une moyenne de 124 kil. 137 à l'heure (record), pneumatiques *Michelin*.

pour une motocyclette le rapport des deux résistances à vaincre est très inégal. Si pour escalader à 121 à l'heure Gaillon, Lanfranchi ou plutôt son moteur doivent vaincre des résistances dont le coefficient total est d'environ 40, ce 40 se décompose ainsi : résistance de la côte, 8 ; résistance de l'air, 32. Ce rapport est moins accusé pour des véhicules comme ceux de Rigolly et de Baras dont l'augmentation de poids n'est pas proportionnelle à l'augmentation de vitesse. Leurs 1.000 kilos parlent plus lourdement quand il s'agit de les faire arriver au sommet de la butte Sainte-Barbe, aussi la différence est-elle plus grande entre leur vitesse en palier et leur vitesse en côte. L'expérience a même prouvé que cette vitesse s'augmentait encore, comme à Ostende, de par la simple lancée, la question de la masse en mouvement entrant de plus en plus en ligne de compte.

Quoi qu'il en soit, voici encore une étape de la vitesse franchie. Il y a deux ans, Serpollet nous émerveilla par son premier 120 à l'heure ; il y a un an juste, Rigolly nous fit assister au premier 100 à l'heure en côte, et nous voici au premier 120 à l'heure en côte.

Pauvres souvenirs ! Comme une poignée de feuilles qui s'envole au vent, voici que s'en vont toutes les gloires que nous avions appris à respecter et à chérir. Je songe à tout cela en voyant ces pauvres pignons, ces pignons de course, ce calcul de force et d'énergie distribuée qu'ils représentent.

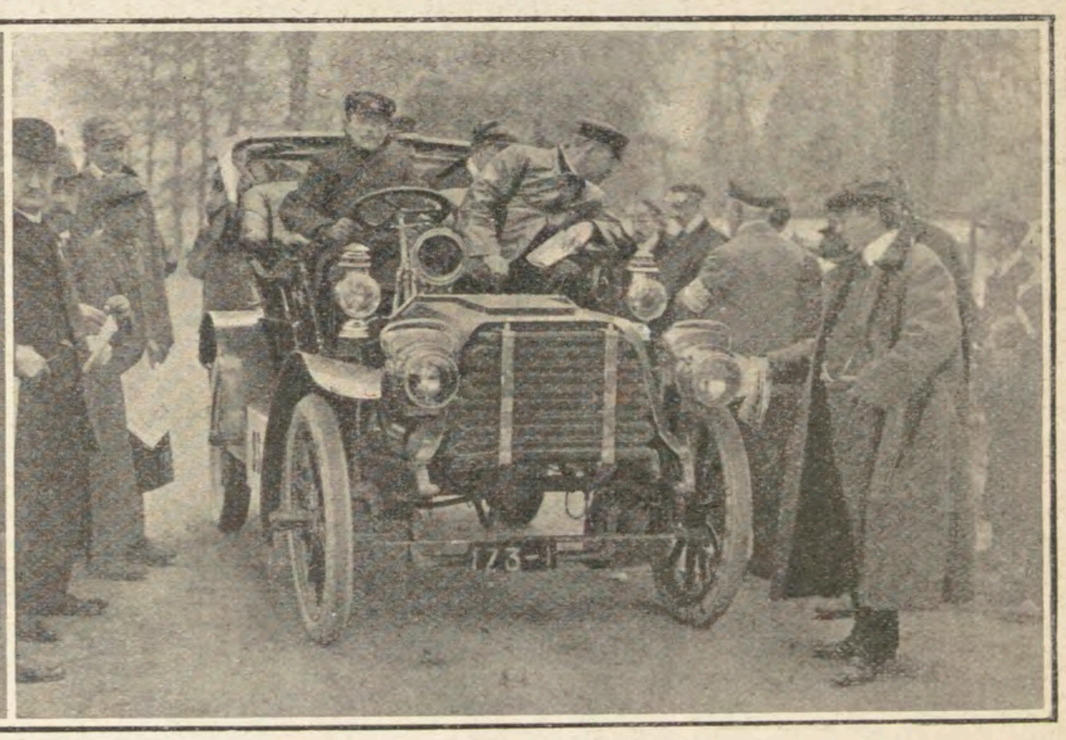
Et je revois Nice, la Promenade des Anglais toute grise, le long de la mer bleue, l'œuf de Pâques de Serpollet se balançant au loin, tache blanche s'envolant comme un gigantesque oiseau.

Et je revois Gaillon, le mur au pied duquel s'arrêtent les cyclistes et que Rigolly et Baras, Baras et Rigolly, viennent d'escalader plus vite que ne venait vers nous le gigantesque oiseau de nos rêves, là-bas, le long de la mer, dans le soleil !

Pour n'avoir pas atteint de semblables vitesses, les touristes, le matin, gravirent la côte à des allures fort honorables, et la Mercédès, de Lareinthy-Tholozan, les Serpollet de Rulot et de Peltzer, donnèrent l'impression de voitures que les côtes n'inquiètent pas.

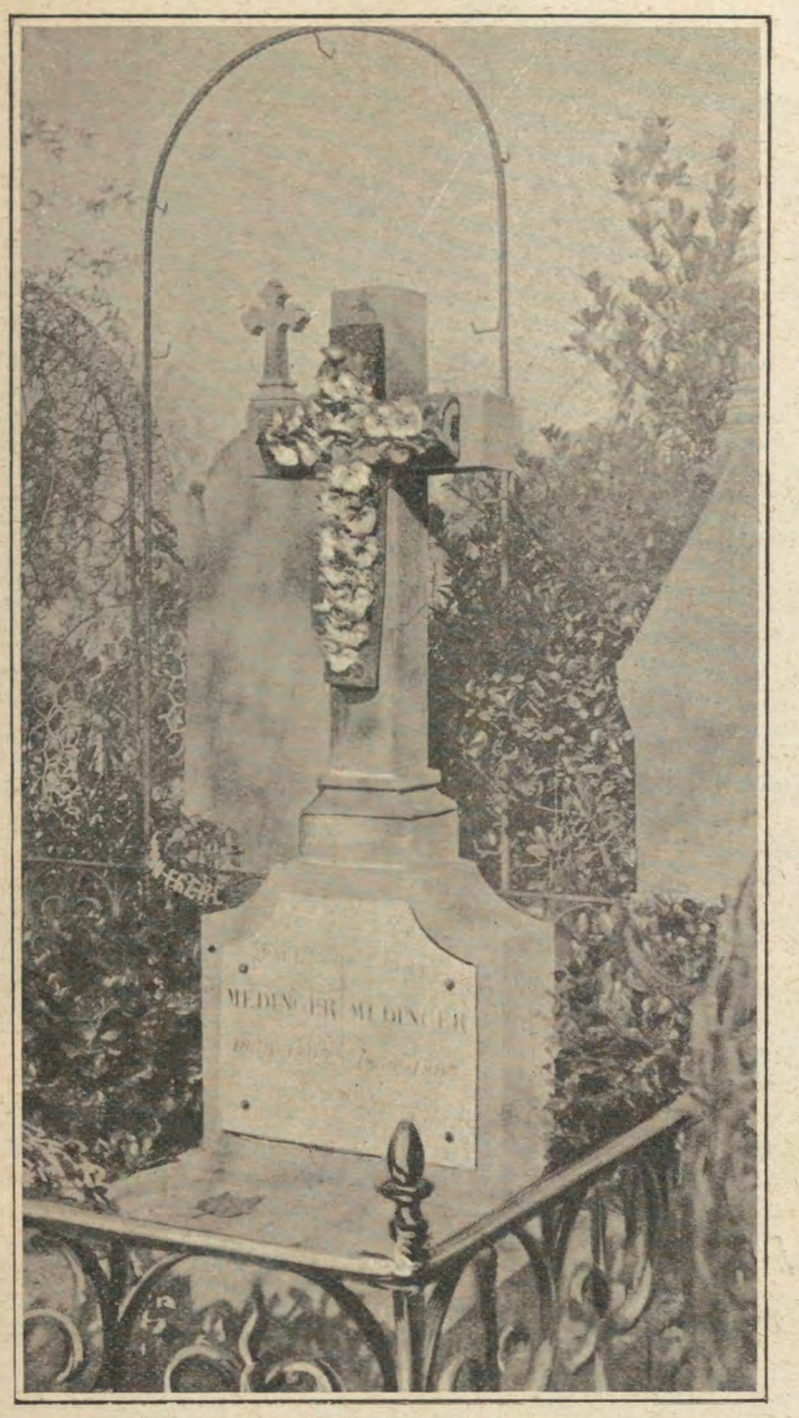
GEORGES PRADE.

Cuchelet, vainqueur de la catégorie des véhicules de 15 à 18.000 francs, sur sa voiture *Peugeot* munie de pneumatiques *Michelin*.



Rulot, vainqueur de la catégorie des véhicules de 18 à 25.000 francs, sur sa voiture *Gardner-Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

LES TOMBES DE CHAMPIONS



Médinger.

C'est au cimetière de Saint-Ouen que repose le vieux coureur à l'Etoile d'Or, à côté de sa femme, victimes tous deux du sanglant drame que nous rappelons d'autre part.

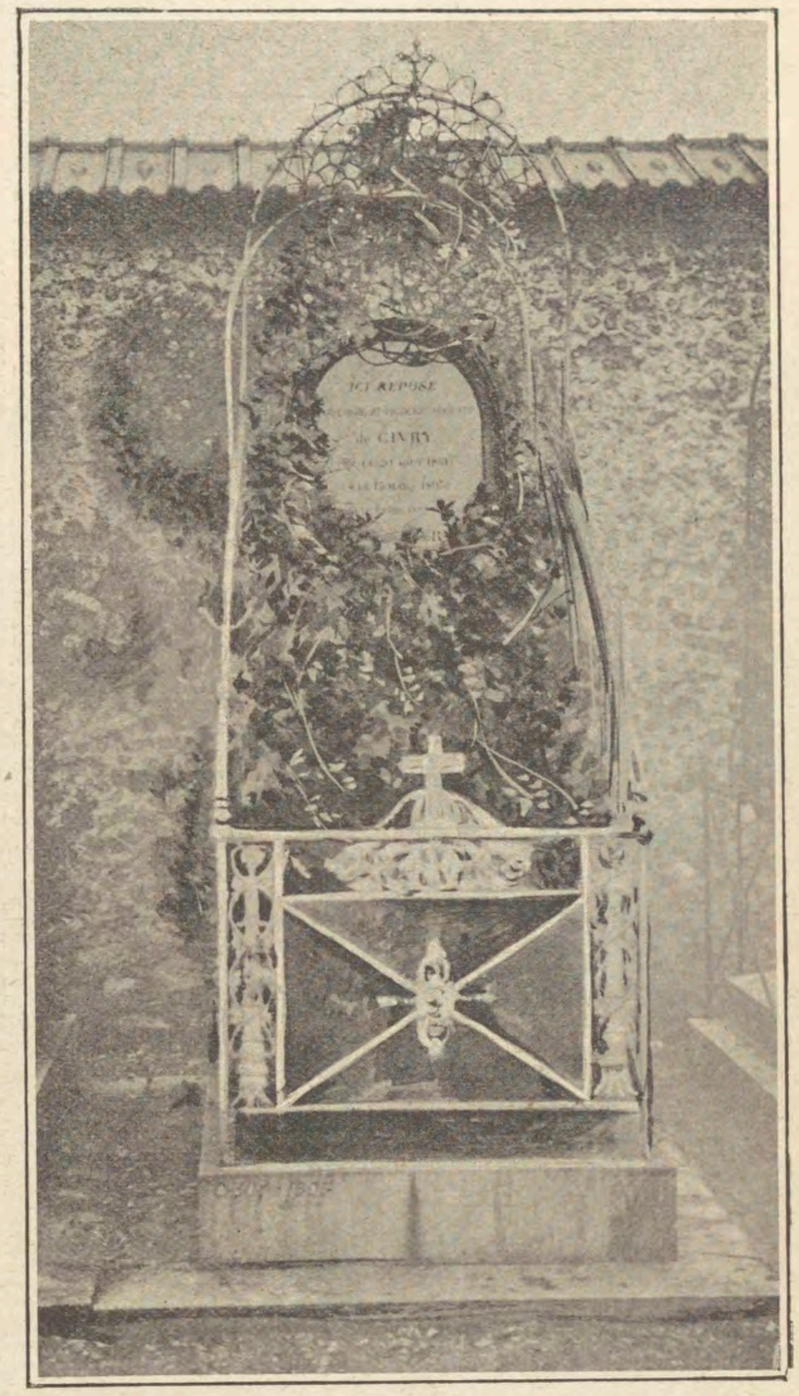
Il est de tradition, à cette époque de l'année, de donner une pensée émue aux disparus, qu'il s'agisse d'êtres qui nous furent chers, ou de ceux que les hasards de l'existence seuls nous ont amenés à connaître.

Nous avons donc pensé être agréables à tous les sportsmen en leur rappelant aujourd'hui le souvenir des principales célébrités du sport cycliste, enlevées prématurément au cours de ces dix dernières années.

Plus que tout autre peuple, les Français ont le culte de leurs morts. Tous ceux qui ont un peu voyagé vous diront que nulle part ailleurs les champs de repos n'offrent un aspect aussi soigné, nulle part les tombes ne sont entretenues avec un soin aussi pieux.

Aussi n'est-il point exagéré de parler à des gens qui, peut-être, ne les ont jamais vus, des morts dont la grande famille sportive a pleuré la perte en ces dernières années. Tous ceux qui s'intéressent ou se sont intéressés au mouvement cycliste ont connu, au moins de réputation, Cassignard, de Civry et Médinger. Les uns, tels de Civry et Edouard Taylor, ont été prématurément enlevés par l'impitoyable maladie; d'autres, tels Leander, Dangla et Elkes sont tombés victimes de leur profession; d'autres enfin, tels Cassignard et Médinger, nous ont été brutalement ravis dans des circonstances tout aussi tragiques, bien qu'étrangères au sport qui leur avait valu tant de triomphes et les avait exposés à tant de dangers.

Aujourd'hui ils reposent, épar-



Fred. de Civry.

La tombe de celui qui porta le premier le titre de champion de France se trouve au cimetière de Courbevoie, où des mains pieuses l'entretiennent avec soin depuis dix ans.

pillés aux quatre coins de la France et presque de l'univers, et, à une ou deux exceptions près, il existe toujours de pieuses mains pour porter des fleurs sur leurs tombes et empêcher le temps d'y accomplir son œuvre destructive.

Que de souvenirs émus évoquent ces pensées chez ceux qui, comme moi, ont connu tous ces disparus! C'est de Civry, miné par la maladie impitoyable et luttant pendant des mois avec cette obstination de l'athlète sorti vainqueur déjà de bien d'autres batailles où il se sentait « battu » avant le poteau; c'est son vieux rival et ami Médinger, champion de vitesse encore à 37 ans, et victime d'un sanglant drame de famille, gisant, une balle au travers de ce crâne farouchement têtu, auquel vingt années de piste n'avaient pu faire la plus petite fêlure; c'est Taylor, s'éteignant progressivement sous les yeux attristés de ses camarades à qui, la veille encore, il confiait des

Edouard Taylor.

Une simple croix sur un tertre fleuri de chrysanthèmes, telle est, au Perreux, la modeste sépulture du « gosse rouge ».

projets de réhabilitation sportive; ce sont Dangla, Elkes, Leander et bien d'autres, frappés à mort sur ce champ de bataille qu'est le vélodrome pour les coureurs cyclistes; c'est Cassignard, enfin, tué bêtement, atrocement, dans une chute de cheval, à vingt ans, au moment où l'univers cycliste s'apprêtait à saluer en lui un vrai champion.

C'était le 28 septembre 1893. Cassignard, qui venait de mettre le sceau à sa réputation en battant tous les cracks transalpins dans cette inoubliable réunion du Vélodrome de la Seine, restée célèbre sous le nom de « Journée des Italiens », avait eu par cette belle matinée d'automne la fantaisie de faire une petite promenade à cheval en compagnie de Charron (devenu depuis, on le sait, une de nos plus fines cravaches). Cassignard sortait de l'écurie située rue Labie et s'engageait dans la rue Brunel, quand son cheval, effrayé par une voiture, s'emballa.

Velghe.

Tout au haut du Père-Lachaise, dort du dernier sommeil le vainqueur de Paris Toulouse, jadis, sur le ciment des pistes, rival des Charron et des Fournier.

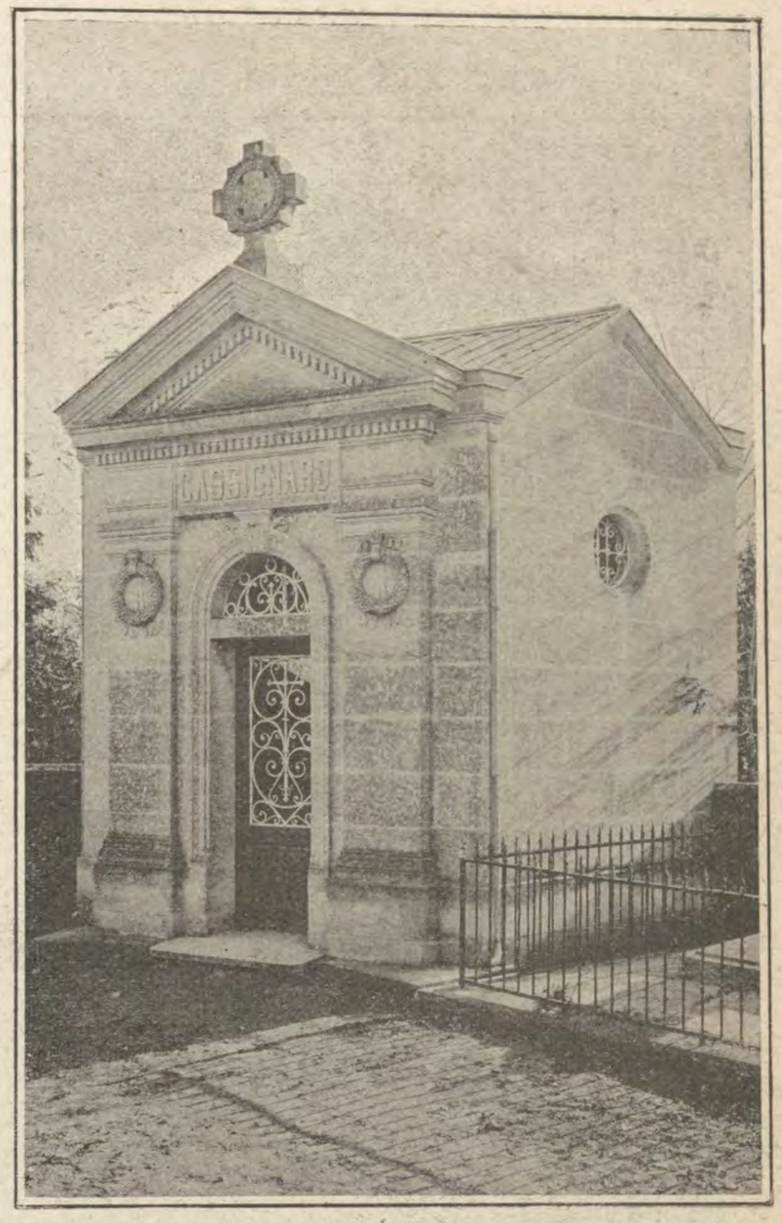
La bête, affolée, remonta ainsi la rue Brunel, jusqu'à la place Saint-Ferdinand où ayant monté sur le trottoir, elle glissa des quatre pieds et s'abattit lourdement sur le sol, projetant son cavalier, la tête la première, au milieu de la route. L'infortuné Cassignard resta étendu là, inanimé, le crâne ouvert.

Relevé immédiatement et transporté dans une pharmacie voisine et de là à l'hôpital Beaujon, il y expira dans l'après-midi, sans même que ses parents, qui habitaient Bordeaux, pussent arriver à temps pour recueillir son dernier soupir.

Jamais événement ne provoqua une aussi vive émotion dans le monde sportif, beaucoup plus restreint, il est vrai, qu'aujourd'hui. On fit à Cassignard des funérailles magnifiques et quelques mois après, on inaugurait, au Vélodrome du Parc à Bordeaux, un beau buste du jeune et regretté champion, buste élevé à l'aide d'une souscription entre tous les cyclistes français. Je me souviens même d'un superbe sonnet écrit spécialement à cette occasion par Paul Hamelle

Comme tout cela est loin déjà! Et pourtant, le souvenir en est demeuré vivace dans nos cœurs, nous le sentons bien, chaque fois que le triste automne nous ramène ces mélancoliques journées.

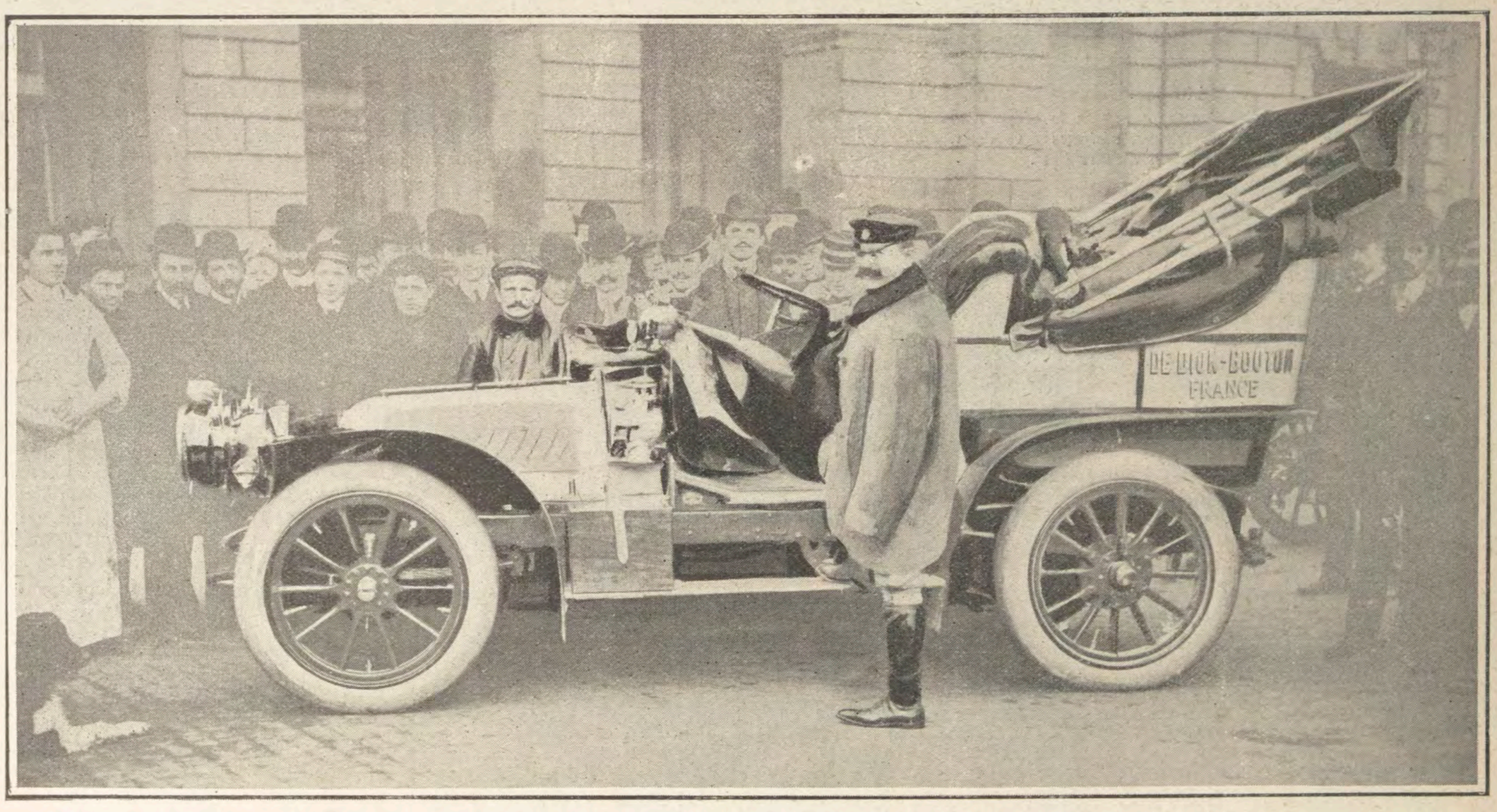
VICTOR BREYER.



Cassignard.

Sous l'amas des couronnes, des souvenirs et des médailles qu'il remporta aux quatre coins de la France, repose le meilleur homme que le cyclisme français ait probablement jamais compté.

EN AUTOMOBILE A TRAVERS L'EUROPE



Le départ de Cormier, pour son voyage en automobile à travers l'Europe.

Cormier, le chauffeur bien connu, vient de partir pour accomplir son Circuit hivernal à travers l'Europe par Florence, Venise, Vienne, Budapest, Belgrade, Bucarest, et les Carpathes. Arrivé à Varsovie, Cormier piquera vers Berlin, Cologne, Bruxelles, Metz et Strasbourg, pour finir par Mulhouse, Genève et Paris.

Cormier pilote la nouvelle 4 cylindres de Dion-Bouton, *à trois vitesses et un nouvel embrayage fort curieux. Sa voiture est munie de pneumatiques* Dunlop.